



① BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

② **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 199 31 144 A 1**

⑥ Int. Cl. 7:
B 60 R 16/02

② Aktenzeichen: 199 31 144.7
③ Anmeldetag: 6. 7. 1999
④ Offenlegungstag: 20. 7. 2000

DE 199 31 144 A 1

⑥ Innere Priorität:
199 00 964. 3 13. 01. 1999
198 40 954. 0 08. 09. 1998
⑦ Anmelder:
Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, DE

⑦ Vertreter:
Patentanwälte Effert, Bressel und Kollegen, 12489
Berlin

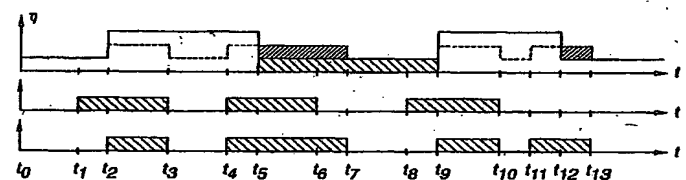
⑦ Erfinder:
Dierker, Uwe, 38550 Isenbüttel, DE; Michels,
Karsten, 38126 Braunschweig, DE; Teuner, Dieter,
38448 Wolfsburg, DE; Rech, Bernd, Dr., 38473
Tiddische, DE; Bäker, Bernhard, 73730 Esslingen,
DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑤ Verfahren zum Betreiben eines elektrischen Fahrzeug-Bordnetzes

⑤ Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betreiben eines elektrischen Fahrzeug-Bordnetzes, mit einem durch eine Antriebsmaschine des Fahrzeuges antreibbaren Generator zum Laden einer Batterie und zum Speisen von elektrischen Verbrauchern, denen unterschiedliche Prioritäten zugeordnet werden, umfassend folgende Verfahrensschritte:

- Erhöhen der Leerlaufdrehzahl bei aktivem Generator, falls der Bordnetzzustand einen Grenzwert unterschreitet und die Motordrehzahl unter einem oberen Leerlaufbereich n_{LLmax} liegt,
- sukzessives Abschalten der Verbraucher in umgekehrter Reihenfolge ihrer Priorität, falls nach Verfahrensschritt a) noch immer der Grenzwert für den kritischen Bordnetzzustand unterschritten wird oder die Motordrehzahl über dem oberen Leerlaufbereich n_{LLmax} liegt, wobei nach jeder Maßnahme der Bordnetzzustand erneut überprüft wird oder
- Abschalten von Standbeleuchtungen, falls der Grenzwert für den Bordnetzzustand bei inaktivem Generator unterschritten wird und/oder bei dem vor Aktivierung von Hochstrom-Verbrauchern elektrische Verbraucher mit geringer Priorität abgeschaltet werden.



DE 199 31 144 A 1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betreiben eines elektrischen Fahrzeug-Bordnetzes.

Aufgrund der zunehmenden Anzahl von elektrischen Komponenten in Kraftfahrzeugen stellt sich das Problem, diese mit ausreichender elektrischer Energie zu versorgen.

Aus der DE 39 36 638 C1 ist ein Verfahren zur Sicherung der elektrischen Energieversorgung bekannt, bei dem die elektrischen Verbraucher, die für den sicheren Betrieb des Kraftfahrzeuges nicht zwingend notwendig sind, in Gruppen unterteilt werden, wobei die Verbraucher dieser einzelnen Gruppen in Abhängigkeit des Ladungszustandes der Batterie abgeschaltet werden bzw. durch eine getaktete Bestromung nur eine reduzierte Leistung zur Verfügung gestellt bekommen.

Aus der DE 44 22 329 A1 ist ein Verfahren zum Betreiben eines elektrischen Fahrzeug-Bordnetzes bekannt, bei dem für die Verringerung der Versorgung von Verbrauchern mit elektrischer Energie die momentane Kapazität der Bordbatterie unter Berücksichtigung ihrer Historie und der Wirkungsgrad der elektrischen Energieversorgung, gegeben durch die aktuellen Wirkungsgrade von Antriebsmaschine und Generator, berücksichtigt wird.

Aus der EP 0 487 927 B1 ist ein Verfahren zur Spannungsregelung in Abhängigkeit vom Batterieladezustand bekannt, bei dem ein Spannungsregler über einen Schalttransistor den Energiestrom und somit die von einem Generator erzeugte, zur Ladung der Batterie und zur Versorgung von Verbrauchern erforderliche Spannung regelt, wobei während eines ersten Zeitintervalls die Regelspannung auf ihrem Normalwert gehalten wird und während eines zweiten Zeitintervalls die Regelspannung abgesenkt wird und die sich einstellende Batteriespannung gemessen wird und aus der gemessenen Batteriespannung in Abhängigkeit von abgespeicherten batterie- und bordnetztypischen Kenndaten der Ladezustand der Batterie ermittelt wird und bei erkanntem schlechtem Ladezustand geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Ladezustandes eingeleitet werden, wobei die Absenkung der Regelspannung im zweiten Intervall auf einen Wert deutlich größer Null erfolgt und daß während des ersten Zeitintervalls die Belastung durch das Bordnetz durch Bestimmung des Lastverhältnisses des Schalttransistors des Spannungsreglers unter Berücksichtigung der Drehzahl des Generators ermittelt wird. Als geeignete Gegenmaßnahme zur Verbesserung des Ladezustandes wird dabei die automatische oder manuelle Abschaltung von Verbrauchern, die Erhöhung der Motorlaufdrehzahl oder die Erhöhung der Regelspannung über ihren normalen Wert für eine vorgebbare Zeit unter der Beachtung, daß keine spannungskritischen Verbraucher eingeschaltet sind, durchgeführt.

Nachteilig an den bekannten Verfahren ist, daß diese jeweils nur bei bestimmten Bordnetzzuständen ansprechen.

Der Erfindung liegt daher das technische Problem zugrunde, ein Verfahren zum Betreiben eines Bordnetzes zu schaffen, mittels dessen umfassend auf verschiedene Bordnetzzustände reagiert werden kann.

Die Lösung des technischen Problems ergibt sich durch die Merkmale der Patentansprüche 1 und 3. Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen.

Wesentliches Grundprinzip der Erfindung ist die fallweise Unterteilung der möglichen auftretenden Betriebszustände bei einem kritischen Bordnetzzustand. Zum einen wird unterschieden, ob der Generator aktiv ist oder nicht. Bei aktivem Generator wird zunächst versucht, mittels einer Erhöhung der Leerlaufdrehzahl den kritischen Bordnetzzustand zu beheben, was prinzipiell aus dem Stand der Technik be-

kannt. Dies erfolgt jedoch nur, falls die eingestellte Leerlaufdrehzahl unter einem oberen Leerlaufbereich n_{lmax} liegt. Kann daher die Leerlaufdrehzahl nicht mehr erhöht werden, so wird statt dessen ein Verbraucher abgeschaltet, wobei nach jeder Maßnahme überprüft wird, wie sich der Bordnetzstatus verändert hat. Hat sich der Bordnetzstatus nach einer gewissen Zeit nicht verbessert, so wird der nächste Verbraucher abgeschaltet. Bei inaktivem Generator ist diese Vorgehensweise nicht möglich, so daß hier vorzugsweise nach einem Sicherheitszeitraum, die Standbeleuchtungen abgeschaltet werden, um einen Motorstart zu ermöglichen, wobei der Sicherheitszeitraum dem sicheren Einstiegen dient.

Ein weiterer Vorteil des Verfahrens ist, daß in den meisten Fällen für den Fahrzeuginsassen keine Komforteinbußen zu spüren sind. Möchte beispielsweise der Kraftfahrzeugführer eine elektrische Komfortkomponente wie beispielsweise einen elektrischen Fensterheber betätigen und führt dies zu einem kritischen Bordnetzstatus, der nur durch Abschaltung von Verbrauchern kompensiert werden kann, so wird der Verbraucher mit der niedrigsten Priorität abgeschaltet. Dies sind vorzugsweise die Heizverbraucher, deren temporäre Deaktivierung von den Fahrzeuginsassen nicht wahrgenommen wird. In Abweichung von diesem Konzept könnte auch die Zuschaltung der Komponente deaktiviert werden, was jedoch zu Irritationen führen könnte. Dieses Vorgehen wird jedoch zwingend, wenn die Komponente mit der niedrigsten Priorität zugeschaltet werden soll bzw. keine Komponenten mit niedriger Priorität abschaltbar sind. In diesen Fällen muß die Zuschaltung verhindert werden. Dabei kann vorgesehen sein, daß dieser Zuschaltwunsch gespeichert wird und nach einer gewissen Zeit wiederholt wird.

Alternativ oder kumulativ zu diesen Maßnahmen wird vorausschauend ein kritischer Bordnetzstatus bei Hochstromverbrauchern dadurch vermieden, daß vor deren Aktivierung der Bordnetzstatus geprüft und prophylaktisch Verbraucher abgeschaltet werden, um Spannungseinbrüche auf dem Bordnetz zu verhindern. Als Verbraucher werden vorzugsweise die Heizverbraucher abgeschaltet und erst wieder nach Deaktivierung der Hochstromverbraucher zugeschaltet.

In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform werden bei Erfassung einer Unfallsituation, beispielsweise durch eine Precrash-Sensorik, alle Heiz-Verbraucher abgeschaltet, um die Gefahr von Fahrzeugbränden zu minimieren.

In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform werden in Abhängigkeit von dem Maß der Unterschreitung des Grenzwertes für den Bordnetzstatus gegebenenfalls mehrere Verbraucher gleichzeitig abgeschaltet oder mit reduzierter Leistung betrieben.

Die Anhebungen der Leerlaufdrehzahl werden vorzugsweise nur im Lastbetrieb des Motors vorgenommen, um sprunghafte Änderungen der Leerlaufdrehzahl zu vermeiden.

Die eingeleiteten Maßnahmen werden vorzugsweise in umgekehrter Reihenfolge wieder aufgehoben, wobei vorzugsweise eine Zuschaltung erst wieder erfolgt, wenn der Bordnetzstatus über einen gewissen Zeitraum oberhalb des Grenzwertes liegt. Des weiteren kann auch zusätzlich gefordert werden, daß der aktuelle Bordnetzstatus mit einem gewissen Spannungswert über dem Grenzwert liegt. Dies gewährleistet, daß nicht ständig Verbraucher zu- und abgeschaltet werden, sondern daß die Zuschaltung nur erfolgt, falls mit großer Wahrscheinlichkeit dies nicht erneut einen kritischen Bordnetzstatus erzeugt. Als weiteres Kriterium für die Zuschaltung kann das DF-Signal herangezogen werden.

Eine besondere Ausgestaltung der Erfindung ist dadurch

gekennzeichnet, daß bei einem Defekt des Generatorreglers oder der Batterie und gleichzeitiger Unterschreitung der Mindestspannung auf Dauer alle nicht sicherheitsrelevanten Verbraucher deaktiviert werden, wobei zuerst Verbraucher mit Luxus- und Komfortfunktionen abgeschaltet werden.

Des weiteren wird auf einen Notlaufbetrieb umgeschaltet, wenn sämtliche nicht sicherheitsrelevanten Verbraucher abgeschaltet sind und die aktuelle Bordspannung die Mindestspannung über einen vorgegebenen Zeitraum unterschreitet. Damit wird gewährleistet, daß das Kraftfahrzeug im Notfall noch sicher bis zu einer Werkstatt oder zumindest bis zur nächsten Parkmöglichkeit betrieben werden kann.

Für den Fall, daß die Bordspannung auch bei Abschaltung von sicherheitsrelevanten Verbrauchern im Notlaufbetrieb unter einen vorgegebenen Sicherheitsschwellwert sinkt, wird ein Nothalt des Kraftfahrzeuges veranlaßt.

Eine weitere Fortführung der Erfindung ist dadurch gekennzeichnet, daß alle elektrischen Verbraucher durch elektrisch steuerbare Schalter aktivier- und deaktivierbar sind, wobei die Warnblinkanlage nur elektrisch aktivierbar ist. Damit wird sichergestellt, daß die bei einem Nothalt manuell oder automatisch eingeschaltete Warnblinkanlage von der Steuerung nicht abgeschaltet werden kann, auch wenn alle anderen Verbraucher bereits abgeschaltet sind.

Die Erfindung wird nachfolgend anhand eines bevorzugten Ausführungsbeispiels näher erläutert.

Die Figur zeigen:

Fig. 1 ein Ablaufdiagramm der Leerlaufdrehzahlerhöhung und

Fig. 2 ein Flußdiagramm der Ermittlung der Bordnetzspannung.

Die Hauptaufgabe eines Bordnetzmanagements ist das Liegenbleiben eines Kraftfahrzeuges aufgrund einer zu weit entladenen Batterie zu vermeiden. Diese Aufgabe umfaßt den Schutz der Batterie vor zu großer zyklischer Belastung. Hierbei muß jedoch beachtet werden, daß die technische Sicherheit erhalten bleibt und Komforteinbußen bzw. Funktionseinschränkungen für die Kraftfahrzeugführer nur im Ausnahmefall auftreten. Vorzugsweise werden die nachfolgenden beschriebenen Maßnahmen möglichst fahrzeug- und motorspezifisch ausgebildet, um diese möglichst universell in verschiedenen Fahrzeugtypen einsetzen zu können.

Die Maßnahmen des Lastmanagements lassen sich im wesentlichen in drei Fälle unterteilen:

- Der Bordnetzstatus wird als kritisch erkannt;
- Vermeidung von Spannungseinbrüchen aufgrund der Einschaltung von Hochstromverbrauchern wie beispielsweise ABS-Bremsung oder falls der Strom einer Lenkhilfepumpe $I_{lenk} > I_{lenk-granz}$ bei $n_{MOT} < n_{LL,max}$;
- Crashfall.

Diese verschiedenen Maßnahmen sollen nun näher erläutert werden. Dabei läßt sich wiederum der Zustand, daß der Bordnetzstatus als kritisch erkannt wird, in folgende Fälle zergliedern:

- Der kritische Bordnetzstatus wird bei aktivem Generator und Motordrehzahlen unter der maximalen Leerlaufdrehzahl $n_{LL,max}$ erkannt;
- Der kritische Bordnetzstatus wird bei aktivem Generator und Motordrehzahlen über der maximalen Leerlaufdrehzahl $n_{LL,max}$ erkannt;
- Der kritische Bordnetzstatus wird bei inaktivem Generator erkannt.

Hierzu werden den vorhandenen elektrischen Komfortkomponenten Prioritäten zugeordnet. Wird nun ein kriti-

scher Bordnetzstatus bei aktivem Generator und Motordrehzahlen unter $n_{LL,max}$ erkannt, so wird zunächst die Leerlaufdrehzahl angehoben. Nach jeder Maßnahme wird dann stets der Bordnetzstatus wieder überprüft. Bleibt der Bordnetzstatus kritisch, so erfolgt danach die sukzessive Abschaltung der elektrischen Komfortkomponenten entsprechend ihrer Priorität. Um nun die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen sinnvoll zu erfassen, liegt zwischen den einzelnen Maßnahmen eine Pause. Hiervon gibt es eine Ausnahme, die später noch erläutert wird. Wird eine Leerlaufanhebung gefordert, aber vom Motorsteuergerät nicht umgesetzt, so wird die nächste Maßnahme erst nach einer Wartezeit eingeleitet. Wird der kritische Bordnetzstatus bei Motordrehzahlen größer $n_{LL,max}$ erkannt, so wird gleichzeitig mit einer Anhebung der Leerlaufdrehzahl die erste elektrische Komfortkomponente abgeschaltet. Ansonsten erfolgen die daran anschließenden Maßnahmen analog dem Verhalten bei Motordrehzahlen unter $n_{LL,max}$. Bei inaktivem Generator werden alle möglichen Komfortkomponenten, wie beispielsweise Innenleuchten, Leselampe und Kofferraumleuchten, abgeschaltet.

Um Spannungseinbrüche bei aktiven sicherheitsrelevanten Hochstromverbrauchern zu begrenzen, werden die elektrischen Komfortkomponenten mit niedriger Priorität wie beispielsweise Heizverbraucher Frontscheibe, Heckscheibe und Sitze abgeschaltet und frühestens nach einem vorgebbaren Zeitintervall von beispielsweise 5s nach Deaktivierung der Hochstromverbraucher wieder zugeschaltet.

Im Crashfall werden alle Heizverbraucher abgeschaltet. Zur Erfassung des Crashfalls kann beispielsweise ein Auslösesignal eines Airbags ausgewertet werden. Wird das Fahrzeug anschließend wieder in Betrieb genommen, so werden die Heizverbraucher wieder eingeschaltet.

In der Fig. 1 ist ein beispielhaftes Ablaufdiagramm dargestellt, wobei im oberen Diagramm die Drehzahl n , im mittleren Diagramm die Anforderung des Bordnetzsteuergerätes und im unteren Diagramm die Antwort des Motorsteuergerätes dargestellt ist. In den Zeiträumen zwischen t_0 und t_2 , t_3 und t_6 , bzw., nach t_2 befindet sich der Motor im Leerlauf. Zum Zeitpunkt t_1 fordert das Bordnetzsteuergerät aufgrund eines kritischen Bordnetzstatus eine Anhebung der Leerlaufdrehzahl an und ein entsprechendes Bit wird gesetzt. Da im Leerlauf selbst keine sprunghafte Anhebung der Leerlaufdrehzahl stattfinden soll, reagiert das Motorsteuergerät zunächst nicht. Zum Zeitpunkt t_2 wechselt der Motor vom Leerlauf zum Lastbetrieb, wobei die Motordrehzahl entsprechend erhöht wird. Das Motorsteuergerät setzt nun als Antwort auf die Aufforderung vom Bordnetzsteuergerät ein Bit und legt eine erhöhte Leerlaufdrehzahl fest, die gestrichelt unter der tatsächlichen Drehzahl eingezeichnet ist. Zum Zeitpunkt t_3 hebt das Bordnetzsteuergerät seine Anforderung auf und setzt das Bit zurück, weil der Bordnetzstatus als nicht mehr kritisch erkannt wurde. Entsprechend setzt auch das Motorsteuergerät seine Antwortbit zurück und hebt die Anhebung der eingestellten Leerlaufdrehzahl wieder auf. Zum Zeitpunkt t_4 wird erneut der Bordnetzstatus als kritisch erkannt, und das Bordnetzsteuergerät fordert durch Setzen des Bits eine Anhebung der Leerlaufdrehzahl. Das Motorsteuergerät setzt daraufhin sofort sein Antwortbit, da der Motor sich im Lastbetrieb befindet. Die im Motorsteuergerät abgelegte Leerlaufdrehzahl wird entsprechend der Anforderung um eine Stufe erhöht. Zum Zeitpunkt t_5 wechselt der Motor vom Lastbetrieb in den Leerlauf, wobei die erhöhte Leerlaufdrehzahl übernommen wird. Zum Zeitpunkt t_6 wird der Bordnetzstatus als nicht mehr kritisch erkannt und das Anforderungsbit zurückgesetzt. Aufgrund anderer Anforderungen hält das Motorsteuergerät die erhöhte Leerlaufdrehzahl bis zum Zeitpunkt t_7 aufrecht.

Anschließend setzt das Motorsteuergerät das Antwortbit zurück, und die Leerlaufdrehzahl wird reduziert. Zum Zeitpunkt t_8 wird der Bordnetzstatus wieder als kritisch erkannt und das Anforderungsbit gesetzt. Da sich der Motor im Leerlauf befindet, erfolgt die Antwort des Motorsteuergerätes erst zum Zeitpunkt t_9 , wenn der Motor wieder in den Lastbetrieb wechselt. Zum Zeitpunkt t_{10} wird der Bordnetzstatus als nicht mehr kritisch erkannt und das Anforderungsbit zurückgesetzt. Das Motorsteuergerät setzt daraufhin sein Antwortbit zurück und hebt die erhöhte Leerlaufdrehzahleinstellung auf. Zum Zeitpunkt t_{11} hebt dann das Motorsteuergerät aufgrund irgendwelcher internen Erfordernisse unabhängig vom Bordnetzstatus die Leerlaufdrehzahl an, die dann zum Zeitpunkt t_{12} vom Motor in der Leerlaufphase übernommen wird.

Um zu Beginn der Fahrt die Funktionalität der vom Fahrer gewünschten Komponenten zur Verfügung zu stellen, dürfen in der Startphase im Regelfall keine Verbraucher abgeschaltet werden. Nach dieser Phase können die einzelnen Verbraucher nach ihrer Priorität ab- oder zugeschaltet werden. Niedrige Priorität bedeutet frühes Ausschalten. Bei aktivem Generator werden die Innenraum-, Kofferraum- und Leselampe trotz Abschaltung während eines kritischen Bordnetzstatus eingeschaltet, um das Beispiel ein sicheres Ein- und Aussteigen zu gewährleisten.

Generell gilt, daß die Hardwareanforderungen dazu führen können, daß einzelne Verbraucher nicht bei allen Schaltfunktionen berücksichtigt werden (z. B. Akustik, Lebensdauer). Die Zeitgrenzen und Prioritäten sind daher vorzugsweise parametrierbar.

Unter drei Bedingungen wird die Entscheidung getroffen, vorher aktivierte Maßnahmen zurückzunehmen.

- a) Nach einer getroffenen Maßnahme (Abschaltung oder Leerlaufdrehzahlanhebung) liegt die Batteriespannung für einen bestimmten Zeitraum über der kritischen Batteriespannung
- b) Während der Wartezeit gemäß a) liegt die Batteriespannung über der kritischen Spannung, und das DF-Signal liegt für mindestens einen Zeitraum unter einem Grenzwert, so daß zu erwarten ist, daß beim Zuschalten eines Verbrauchers der Strombedarf durch den Generator gedeckt wird. Bei fehlerhafter Signalerfassung (DF-FF), d. h. ein physikalisch unsinniger Wert wurde für DF erfaßt, entfällt diese Einschaltbedingung.
- c) Hat bereits eine Rücknahme (Wiedereinschaltung) stattgefunden (Bedingungen a oder b erfüllt) und liegt die Spannung mehr als ein U_{delta} über der kritischen Batteriespannung U_{krit} , kann nach Ablauf einer Wartezeit ein weiterer Verbraucher zugeschaltet werden. Solange die Spannung nicht um U_{delta} die kritische Betriebsspannung U_{krit} überschreitet, erfolgt kein weiteres Einschalten.

Die getroffenen Maßnahmen werden in umgekehrter Reihenfolge ihrer Aktivierung wieder zurückgenommen.

Hauptsächlich geschieht die Ermittlung der Bordnetzsituation durch den Vergleich der ermittelten Spannung mit dem zulässigen Spannungswert. Bei der Ermittlung der Bordnetzsituation ist größte Sorgfalt geboten, da ein Fehler entweder das Liegenbleiben eines Fahrzeuges oder das unnötige Wegschalten von Verbrauchern zur Folge haben kann. Die Bordnetzsituation wird insgesamt aus den Größen Batteriespannung, DF-Signal und der Information über eingeschaltete Hochstromverbraucher mit kurzer Einschalt-
dauer ermittelt.

Das Ermitteln der Batteriespannung ist in Fig. 2 in Form eines Flußdiagramms dargestellt. Die gemessene Batterie-

spannung wird auf zwei verschiedene Weisen aufbereitet. Einmal wird der aktuelle Spannungswert U_{akt} gewonnen, indem der Meßwert derart gefiltert wird, daß kurzfristige Spannungseinbrüche zum Beispiel durch das Einschalten induktiver Lasten und die Responsefunktion des Generators den Wert nicht verfälschen. Zum anderen wird ein zeitlicher Mittelwert U_{mit} gebildet (ungewichtete, zeitliche Mitteilung über einen festen Zeitraum), auf den die Kurzzeitverbraucher nur einen geringen Einfluß haben.

Ein Verbraucher gilt dann als Hochstromverbraucher mit kurzer Einschaltzeit, wenn die zu erwartende Einschaltzeit t_{ein} kleiner 30 Sekunden bei einem Strom größer 10A ist. Solche Verbraucher sind zum Beispiel: Motor der Servolenkung, ABS, Motoren Fensterheber, Wäscherpumpe und SRA-Pumpe. Ist einer der oben beschriebenen Hochstromverbraucher eingeschaltet und liegt der aktuelle Spannungswert unter dem gemittelten, wird der Mittelwert zur Bordnetzstatuserkennung herangezogen, ansonsten der aktuelle Spannungswert. Die zulässige Batteriespannung wird für aktiven und inaktiven Motor unterschiedlich gewählt.

Patentansprüche

1. Verfahren zum Betreiben eines elektrischen Fahrzeug-Bordnetzes, mit einem durch eine Antriebsmaschine des Fahrzeuges antreibbaren Generator zum Laden einer Batterie und zum Speisen von elektrischen Verbrauchern, dadurch gekennzeichnet, daß vor Aktivierung von Hochstrom-Verbrauchern, wie insbesondere ein ABS oder eine Servolenkpumpe, elektrische Verbraucher mit geringer Priorität abgeschaltet werden.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die abgeschalteten Verbraucher nach der Deaktivierung der Hochstrom-Verbraucher nach einer vordefinierten Zeit wieder zugeschaltet werden.
3. Verfahren zum Betreiben eines elektrischen Fahrzeug-Bordnetzes, mit einem durch eine Antriebsmaschine des Fahrzeuges antreibbaren Generator zum Laden einer Batterie und zum Speisen von elektrischen Verbrauchern, denen unterschiedliche Prioritäten zugeordnet werden, umfassend folgende Verfahrensschritte:
 - a) Erhöhen der Leerlaufdrehzahl bei aktivem Generator, falls der Bordnetzstatus einen Grenzwert unterschreitet und die Motordrehzahl unter einem oberen Leerlaufbereich n_{LLmax} liegt,
 - b) sukzessives Abschalten der Verbraucher in umgekehrter Reihenfolge ihrer Priorität, falls nach Verfahrensschritt a) noch immer der Grenzwert für den kritischen Bordnetzstatus unterschritten wird oder die Motordrehzahl über dem oberen Leerlaufbereich n_{LLmax} liegt, wobei nach jeder Maßnahme der Bordnetzstatus erneut überprüft wird oder
 - c) Abschalten von Standbeleuchtungen, falls der Grenzwert für den Bordnetzstatus bei inaktivem Generator unterschritten wird.
4. Verfahren nach einem der vorangegangenen Ansprüche, mittels eines Pre-crash-Sensors, dadurch gekennzeichnet, daß bei Erfassung einer Unfallsituation alle elektrischen Heizverbraucher abgeschaltet werden.
5. Verfahren nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß in Abhängigkeit von dem Maß der Unterschreitung des Grenzwertes des Bordnetzstatus, mehrere elektrischer Verbraucher geringer Priorität gleichzeitig abgeschaltet oder mit reduzierter Leistung betrieben werden.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 3 bis 5, da-

durch gekennzeichnet, daß Anhebungen der Leerlaufdrehzahl nur im Lastbetrieb des Motor eingestellt werden.

7. Verfahren nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die eingeleiteten Maßnahmen in umgekehrter Reihenfolge aufgehoben werden.

8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß eine Zuschaltung erst wieder erfolgt, wenn der Bordnetzzustand für einen definierbaren Zeitraum über dem Grenzwert liegt.

9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Zuschaltung nur erfolgt, wenn gleichzeitig das DF-Signal für einen bestimmten Zeitraum unterhalb eines Grenzwertes liegt.

10. Verfahren nach einem der Ansprüche 7 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß nach einer erfolgten Zuschaltung die nächste Zuschaltung nur erfolgt, wenn der Bordnetzzustand für einen Zeitraum um einen frei-definierten Spannungswert den Grenzwert überschreitet.

11. Verfahren nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß bei einem Defekt des Generatorreglers oder der Batterie und gleichzeitiger Unterschreitung des Grenzwertes für den Bordnetzzustand alle nicht sicherheitsrelevanten Verbraucher auf Dauer abgeschaltet werden.

12. Verfahren nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß auf einem Notlaufbetrieb umgeschaltet wird, wenn sämtliche nicht sicherheitsrelevanten Verbraucher abgeschaltet sind und der Bordnetzzustand den Grenzwert unterschreitet.

13. Verfahren nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß ein Nothalt des Kraftfahrzeuges veranlaßt wird, wenn der Bordnetzzustand auch bei Abschaltung von sicherheitsrelevanten Verbrauchern im Notlaufbetrieb unter einen Sicherheitsschwellwert sinkt.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

40

45

50

55

60

65

- Leerseite -

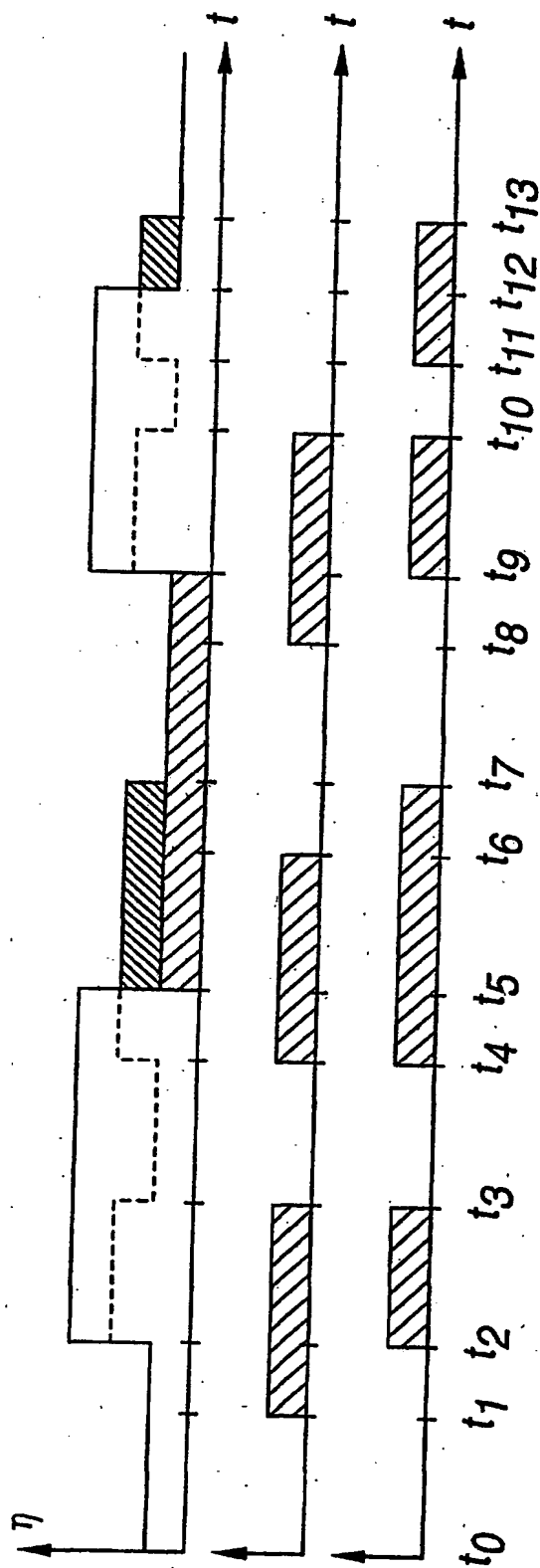


FIG. 1

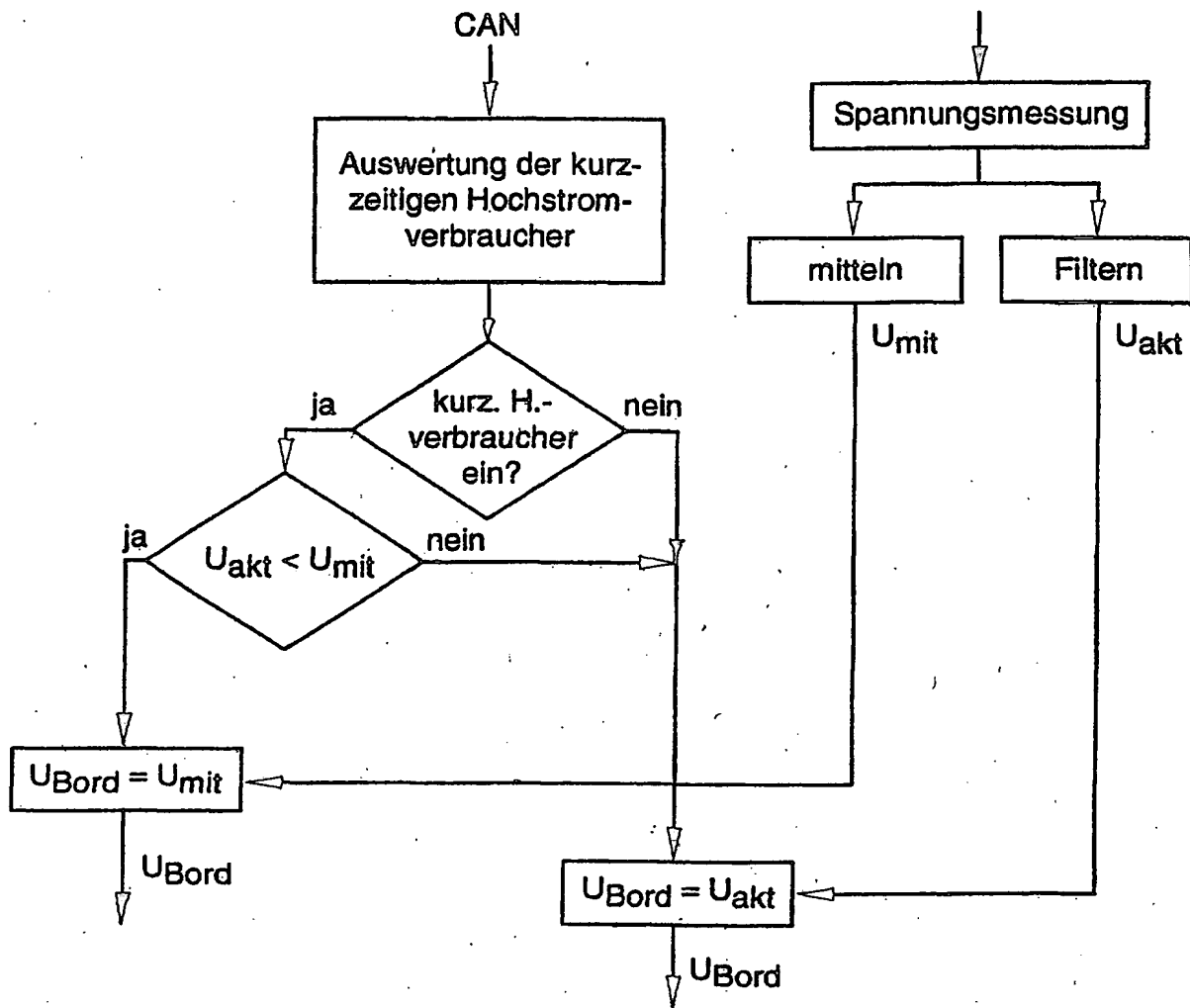


FIG. 2